

Rok 1909.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIX. — Wydana i rozesłana dnia 4. września 1909.

Treść: (№ 129 i 130.) 129. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania kilku linii wązkotorowych kolejek elektrycznych na obszarze miasta Budziejowic. — 130. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Swinowawitkowie do Cieszyna z odgałęzieniem do Frysztatu.

129.

**Obwieszczenie Ministerstwa kolej
żelaznych z dnia 24. sierpnia
1909,**

dotyczące koncesjonowania kilku linii wązkotoro-
wych kolejek elektrycznych na obszarze miasta
Budziejowic.

C. k. Ministerstwo kolej żelaznych udzieliło na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach drugorzędnych z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, oraz ustawy z dnia 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264, w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami i c. i. k. wspólnem Ministerstwem wojny Bankowi Union w Wiedniu koncesję na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu następujących linii wązkotorowych kolejek elektrycznych na obszarze miasta Budziejowic, a mianowicie:

a) od dworca c. k. kolej państwowych w Budziejowicach do przystanku osobowego Budziejowice-Stare Miasto na linii c. k. kolej państgowych Wiedeń—Cheb,

b) od placu Radetzky'ego do głównej elektrowni przy fabryce cygar i

c) od wylotu ulicy Wiedeńskiej od strony Rynku do przystanku osobowego Przedmieście Linckie na linii c. k. kolej państgowych Linc—Budziejowice, a to pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami, w dalszym ciągu bliżej określonymi.

§ 1.

Co do koncesjonowanych linii kolej żelaznej korzysta koncesjonariusz z ulg skarbowych, wymienionych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

Okres uwolnień od podatków, o których mowa w artykule V., lit. d) powyższej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesjonariusz jest obowiązany ukończyć budowę linii kolejowych wymienionych na wstępie, najpóźniej w przeciagu roku, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotowe linie kolejowe na użytek publiczny i utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma koncesjonariusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sieroczych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, można uznać kaucję tę za przepadką.

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanych kolei nadaje się koncesjonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, obowiązujących w tej mierze.

§ 4.

O ileby celem budowy koncesjonowanych linii kolejowych miano użyć dróg publicznych, wien koncesjonaryusz postarać się o pozwolenie u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Pod względem budowy koncesjonowanych linii kolejowych i ruchu na nich winien koncesjonaryusz stosować się do osnowy niniejszego obwieszczenia koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolej żelaznych, jakotęż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, mają zastosowanie do kolej drugorzędnych, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby ewentualnie w przyszłości zostały wydane, wreszcie do zarządzeń Ministerstwa kolej żelaznych i innych władz powołanych.

§ 6.

Nadaje się koncesjonaryuszowi prawo utworzenia — za osobnym zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która co do koncesjonowanych linii kolejowych wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonaryusza.

Wydawanie obligacji pierwszeństwa jest wykluczone.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego, jakotęż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie ma obowiązywać zasada, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, tudzież budowę i urządzenie linii kolejowych wraz z nabyciem taboru wozowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, i które będą

należycie wykazane, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków dalszych jakiegohadż rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po zużyciu zatwierzonego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, wówczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgódził się na wznowienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez rząd.

Statuty spółki i formularze wydać się mających akcyj podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 7.

Koncesjonaryusz jest obowiązany przyznawać wolną jazdę na kolej podoficerom i ordynansom, będącym w danej chwili w służbie.

Szczegółowe warunki w tym względzie ułożyć należy z właściwymi władzami wojskowymi.

Koncesjonaryusz jest zobowiązany uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajobrazu w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 8.

Gdyby władze z powodu uroczystości, pochodów wojska lub parad albo z powodu robót około kanałów, przewodów rurowych itd. uznały za potrzebne, wstrzymać na pewien czas ruch na jakieś przestrzeni koncesjonowanych linii kolejowych, wówczas ma koncesjonaryusz poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom władz, nie roszcząc sobie żadnego prawa do wynagrodzenia za stratę, poniesioną wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 9.

Urzędnicy państwowi, funkcyonariusze i służby, jadący kolejami z polecenia władz, sprawującymi nadzór nad zarządem i ruchem kolej żelaznych, lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesji lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być muszą wraz z swymi pakunkami podróżnymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, wystawionymi przez c. k. Ministerstwo kolej żelaznych dla legitymacji.

§ 10.

Koncesyjny jest obowiązany przewozić pocztę, tudzież funckionaryuszy zarządu poczt i telegrafów wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia oraz za inne usługi na rzecz zakładu pocztowego może koncesyjny żądać stosownego wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą umowy.

Korespondencje, tyczące się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub kierownictwem przedsiębiorstwa kolejki a jej podwładnymi funckionaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez funckionaryuszy przedsiębiorstwa kolejowego.

§ 11.

Koncesyjny jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swych funckionaryuszy, zajętych przy ruchu kolejowym, na przypadek choroby i na starość i o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolej lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyjnego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasie emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie wkładającej na koncesyjnego przynajmniej takie same zobowiązania jak kasa rzeczonego związku. Zabezpieczenie to należy przeprowadzić w ten sposób, by koncesyjny względnie wstępujące w jego miejsce przedsiębiorstwo mieli obowiązek zgłaszać stałych funckionaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z resztą zaś funckionaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę kierowników wozów, konduktorów, strażników lub slug stacyjnych, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu najpóźniej po upływie trzech lat służby, w instytucie pensyjnym związku austriackich kolej lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej.

§ 12.

Koncesyjny jest obowiązany dostarczać na żądanie Ministerstwa kolej żelaznych w należytym czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

§ 13.

Trwanie koncesji wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolej, wypowiedzianą w § 9, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne, oznacza się na pięćdziesiąt (50) lat, licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem rzeczonego czasu, gdyby nie dopeł-

niono określonych w § 2. zobowiązań co do rozpoczęcia i ukończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§ 14.

Prawo kaduka na rzecz państwa, unormowane w § 8. ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nie ma zastosowania do koncesyjnych linii kolejowych.

§ 15.

Koncesyjny nie może odstępować osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesyjnych liniach kolej żelaznej, wyjawiąc w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu.

§ 16.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa linii kolejowych i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzać, aby wadom, istniejącym w tym względzie zapobieżono, względnie aby je usunięto.

§ 17.

Rząd zastrzega sobie prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w tem obwieszczeniu koncesyjnym, w warunkach koncesyjnych lub ustawach, będąc temu zapobiegać środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Wrba wlr.

130.

Dokument koncesyjny z dnia 28. sierpnia 1909

na kolej lokalną z Swinowa-Witkowic do Cieśzyna z odgałęzieniem do Frysztatu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami spółce akcyjnej: „C. k. uprzywilejowana Kolej ostrawsko-frydlancka” koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolej żelaznej, poruszanej loko-

motywą, która ma być zbudowana jako normalnotorowa kolej lokalna, od stacyi c. k. kolei państwo-wych Swinów-Witkowice do Kuncic dla połączenia z c. k. uprzywilejowaną Koleją ostrawsko-frydlancką a stamtąd przez Suchów do Cieszyna z krzywizną łączącą do stacyi, mającej powstać obok przystanku c. k. kolei państwo-wych Polanka, tudzież z odnogą z Suchowa do Frysztatu, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, i z dnia 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyjuszka z ulg, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Terminy rozpoczęcia robót budowlanych na poszczególnych częściach szlaku oznaczy c. k. Ministerstwo kolei żelaznych. Koncesyjuszka jest obowiązana ukończyć budowę szlaku koncesyjowanej kolei Kunczice—Suchów najpóźniej w przeciagu roku, licząc od terminu, nazначенego przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla rozpoczęcia robót budowlanych na tej przestrzeni.

Okres czasu budowy dla szlaków Swinów—Witkowice, względnie Polanka—Kunczice i Suchów—Cieszyn, tudzież dla odnogi do Frysztatu oznaczy c. k. Ministerstwo kolei żelaznych później, a koncesyjuszka winna poddać się postanowieniom, które w tym względzie będą wydane.

Gotowe przestrzenie kolej należy oddać do użytku publicznego i utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania terminów budowy, tudzież wykonania i wyposażenia kolej zgodnie z warunkami koncesji złożyć ma koncesyjuszka na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sierocich.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyjowanej kolej nadaje się koncesyjuszce prawo wywieszania w myśl postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyjuszce także co do ewentualnej budowy tych kolej podjazdowych, których budowę c. k. rząd uznałby za odpowiadającą interesom publicznym.

§ 4.

Co do budowy koncesyjowanej kolej i co do ruchu na niej stosować się winna koncesyjuszka do, osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby ewentualnie w przyszłości wydano.

Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile c. k. Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyłość. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolej żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdocześnie na austriackich kolejach państwo-wych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych oraz do żandarmeryi i to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjuszka obowiązaną jest przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej o przewozie chorych i rannych,

przewożonych w postawie leżącej na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdocześnie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdocześnie obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyjuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyjuszki mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjuszczce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia i systemu ruchu.

Koncesyjuszka obowiązana jest uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§ 7.

Ruch na kolei, stanowiącej przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesyjuszki, a koncesyjuszka zwracać ma zarządowi kolei państwowych koszta, rzeczywiście poniesione z powodu utrzymywania tego ruchu. Warunki utrzymywania ruchu określi się w kontraku ruchu, który c. k. rząd zawrze z koncesyjuszką.

Przytem zastrzega się c. k. rządowi prawo ustalenia taryf dla przewozu osób i towarów, klasyfikacji towarów i wydania wszystkich postanowień dodatkowych, odnoszących się do przewozu towarów, tudzież ustalenia świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz wydziałów służby publicznej a zwłaszcza na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwowych, a to według swobodnego uznania z uwzględnieniem każdoczesnych potrzeb ruchu.

§ 8.

Koncesyjuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swych funkcjonariuszy na przy-

padek choroby i na starość i o zaopatrzenie ich rodzin stosownie do zasad, obowiązujących pod tym względem na c. k. kolejach państwowych.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, obowiązaną jest koncesyjuszka dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do ruchu mięsny kolejami już istniejącymi lub mającymi powstać dopiero w przyszłości — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by c. k. rząd mógł przy swobodnym ustanawianiu taryf przeprowadzać lub kazać przeprowadzać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej poszczególnymi częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Osnowa skryptu dłużnego, który będzie wystawiony w razie zaciągnięcia pożyczki, ubezpieczonej w księgarach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy dłużu, wymaga zatwierdzenia rządowego.

Koncesyjuszce nadaje się prawo wydania częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczek pierwszeństwa, które ewentualnie zaciągnie, a to pod warunkami, oznaczonymi przez rząd; formularze obligacji pierwszeństwa, które będą w danym razie wydane, podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 11.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, wraz z nabyciem parku wozowego, oraz uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. rząd, i które należycie wykazano, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, oraz straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych dalszych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po ukończeniu budowy kolei miało jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośnie koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez c. k. rząd.

§ 12.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjowanej kolei w każdym czasie pod następującymi warunkami :

1. Odszkodowanie, które ma być zapłacone w razie wykupienia, będzie polegało na tem, że państwo przyjmie do zapłaty z własnych funduszy w miejsce koncesyjuszki pożyczki, zaciągnięte w danym razie celem pierwszego zgromadzenia kapitału dla kolei, stanowiącej przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, i ewentualne inne dalsze pożyczki, zaciągnięte za zezwoleniem c. k. rządu celem pokrycia policalnych kosztów zakładowych tej kolei, w kwotach, zalegających w chwili wykupna jako jeszcze nie umorzone, oraz iż zwróci spółce w gotówce dalsze wydatki, poniesione przez nią w danym razie z własnych funduszy na założenie i wybudowanie kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego.

2. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1, bez dalszej odpłaty. własność koncesyjowanej niniejszem kolei, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu, tudzież jej używanie, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyjuszki, i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użycie już za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

3. Postanowienie c. k. rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa

kolejowego, bądź na zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

c) kwotę ceny wykupna (l. 1), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania obliczy się tymczasowo z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby poczawszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

5. Koncesyjuszka obowiązana jest postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyjuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Poczawszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. C. k. rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 3.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących wskutek wykupienia na państwo.

Koncesyjuszka obowiązana jest oddać c. k. rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej w tym celu jeszcze wymagano.

§ 13.

Trwanie koncesyi, łącznie z ochroną przeciw zakładowaniu nowych kolej w myśl § 9. lit. b), ustawy o koncesyach na kolej żelazne, oznacza się na czas do dnia 31. grudnia 1985; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. rząd może uznać koncesy za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 17.

§ 14.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyjowanej kolci i wszystkich ruchomych i nieruchomych przy należności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyjuszki, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użycie już tych ostatnich za zwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 15.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi, jak i w razie wykupienia kolej (§ 12.) zatrzymuje koncesyjuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabycie z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. rząd upoważnił koncesyjuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolej.

§ 16.

C. k. rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież ma prawo zarządzić, aby istniejącym w tym względzie wadom zapobieżono, względnie aby je usunięto.

C. k. rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolej za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcjonariusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko uznaje za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyjuszki, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

§ 17.

C. k. rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyjnymi lub ustawami, będzie temu zapobiegać środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesy za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesy za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono ustanowionych w § 2. zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11, lit. b) ustawy o koncesyach na kolej żelazne.

Wrba wlr.

